Avions

Votre numéro 227
en kiosque le 11 janvier 2018 !

Les Farges - 15 rue des Ligures
87110 LE VIGEN. France
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28.
E-mail : contact@avions-bateaux.com
Revue Bimestrielle éditée par les Éditions LELA PRESSE
LIMOGES 387 641 202 00032

RESPONSABLE CLIENTÈLE : Sylvie BROQUET
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION : Michel LEDET
DIRECTEUR DE PUBLICATION : Michel LEDET
COMITÉ DE RÉDACTION : Christophe CONY, Michel LEDET
RÉDACTEUR EN CHEF : Christophe CONY
Tél : 04.93.58.09.53

PRINCIPAUX COLLABORATEURS :
Pierre CORTET (+), Claude ARCHAMBAULT, Jean BARBY, Matthieu COMAS, Jean-Louis COROLLER, Alain COSTE, Jean-Louis COUSTON (+), Pascal FAUCARD, Jean-Luc FOUQUET, Bertrand HUGOT, Serge JOANNE, Jean-Marie KRAUSENER, Jacques MOULIN, François NEVEU, Lionel PERSYN, Alain PIGEARD, Bernard PHILIPPE, Jacques ROBINEAU, Marc ROSTAING, Jacques SACRÉ (+)

COLLABORATEURS ÉTRANGERS :
ALLEMAGNE : P. Heck. H.-W. Neulen, H. Thiele. ARGENTINE : J.F. Nunez Padin, S. Bellomo. AUTRICHE : R. Reisinger, Tom Cooper. Belgique : J.-L. Roba, E. Mombeeck, P. Saintes, P. Taghon. BRÉSIL & PORTUGAL : M. Canongia Lopes. BULGARIE : S. Boshniakov, M. Andreev. CANADA : D. Bernad, G. Beauchamp. CROATIE : D. Frka. ESPAGNE : J. Arraez Cerda, C. O'Donnell Torroba. ÉTATS-UNIS : F.W. Bailey, D.Y. Louie, G. von Rauch. FINLANDE : K. Stenman. GRANDE-BRETAGNE : M. Passingham, P. Jarrett, D. Nicolle, N. Franks, A. Thomas. GRÈCE : A. Karatzas. ITALIE : G. Alegi, G. Apostolo, G. Garello, R. Gentilli, G. Massimello. JAPON : K. Osuo, S. Nohara. NORVÈGE : S. Gulli. PARAGUAY : A.L. Sapienza. PAYS-BAS : K. van den Berg, M. Schep, T. Postma. POLOGNE : W. Luczak. ROUMANIE : I. Robanescu, C. Craciunoiu. RUSSIE : V. Koulikov, SPM/G. Sloutski, V. Kotelnikov, M. Maslov. SLOVÉNIE : M. Marusko. RÉPUBLIQUE TCHÈQUE : B. Kudlicka, J. Rajlich. TURQUIE : B. Rifat. SERBIE ET YOUGOSLAVIE : S. Ostric

ILLUSTRATEURS :
Couverture : Lionel LABEYRIE. Profils couleur : Andreï YOURGENSON, Thierry DEKKER (http://dekker-artwork.blogspot.com/), Serge JAMOIS, Michel MARTRAIX, Bogdan PATRASCU, Pierre TILLEY. Dessins techniques : Iulian ROBANESCU, Shigeru NOHARA

PUBLICITÉ à l'adresse de la rédaction
MISE EN PAGE : Jean-Baptiste Delcambre
IMPRESSION : MAQPRINT LIMOGES 87 - FR

La reproduction, même partielle, des articles et des illustrations de ce magazine est soumise à autorisation préalable de l'éditeur et des auteurs
All contents copyrights LELA PRESSE

N° ISSN : 1243-8650
N° Commission Paritaire : 0922 K 88015

DIFFUSION PRESSTALIS (ex.NMMP)
30 rue Raoul Wallenberg - Paris 19e. 01.49.28.70.00.

Ventes en messagerie :
I.Press
5 rue du Colonel Fabien
95390 SAINT PRIX
01.39.59.76.42
dom.bellevrat@orange.fr

DISTRIBUÉ EN BELGIQUE PAR :
Tondeur Diffusion
Avenue Fr. Van Kalken 9
B-1070 Bruxelles, Belgique
Tél : 00.32.02.555.02.18 - Fax : 00.32.02.555.02.19

PRINTED IN FRANCE

Pour en savoir plus
et commander nos produits sur notre site
(paiement sécurisé par WEBAFFAIRE) :
www.avions-bateaux.com
site mis à jour toutes les semaines

EDITO

INFORMATION IMPORTANTE AUX LECTEURS

AVIONS va changer de distributeur.
Nous vous avons informé de la situation désastreuse de PRESSTALIS, notre distributeur actuel et de notre souhait de rompre notre contrat avec eux.
En janvier, nous allons pouvoir enfin être distribués par les M.L.P. (Messageries lyonnaises de presse), concurrent unique de Presstalis et ainsi continuer plus sereinement notre activité.
Pour ce faire, nous allons décaler la parution d'AVIONS n° 227 de trois semaines. C'est-à-dire qu'il paraîtra le 11 janvier 2019 au lieu du 21 décembre 2018.
Mais n'ayez aucune inquiétude,
la périodicité de notre magazine ne va pas changer.
AVIONS reprendra son rythme de parution habituel.
Merci pour votre soutien et votre compréhension.
Je reste à votre disposition pour toutes vos questions.
Sylvie BROQUET – 05.55.31.08.28.

Vous aimez votre magazine, soutenez-le en vous abonnant !

La rédaction d'Avions recherche documents et photographies concernant **les différentes versions du Potez 63** : photos d'usine (prototypes et avions de série), photos en unités, détails, carnets de vol, etc. Nous recherchons une ou des photographies de l'unique **Potez 63 F-ARIR d'Air Bleu** ainsi que du **Potez 631 F-ARQV**. En plus de cela, nous recherchons également de la documentation technique sur la version de bombardement, le **Potez 633**.
Merci de contacter Michel Ledet (mi.lela.presse@gmail.com) ou Matthieu Comas (mattcom@hotmail.fr) ou appeler le 05.55.31.08.28. Tous les documents prêtés seront bien sûr rendus. Toute aide est bienvenue. Merci d'avance.

SOMMAIRE

4 **Courrier des lecteurs**

6 ***Arawasi*, les « aigles sauvages » de l'armée impériale japonaise**
Les fronts birman, chinois et japonais en 1943
Par Bernard Baëza

22 **FIAT CR 42 (2e partie)**
Juin 1940, la campagne de France des « Falco »
par Luigino Caliaro

28 **Georges Galley, ou la réalisation d'un rêve**
Première partie, par Emmanuel Corris

38 **Les avions Maillet**
3e partie : la fin d'une histoire mystérieuse
Par Philippe Ricco

50 **Les escadrilles françaises sur le front de Vénétie**
4e partie : décembre 1917, la victoire du Mont Tomba
Par Luigino Caliaro et Roberto Gentilli, avec la collaboration de Christophe Cony

60 **Le Grumman F6F Hellcat dans la Seconde Guerre mondiale**
Octobre 1944, le mois décisif
Par Michel Ledet

78 **Les *Fernaufklärer* sur la France pendant la « Drôle de Guerre » (2e partie)**
Par Pierre Brouez

88 **Actualités : la force aérienne finlandaise fête ses 100 ans**
Par Jan Bedrich

97 **Info-loisirs**
Par Michel Ledet, Christophe Cony et Stéphane Nicolaou

En couverture :
Duel dans le ciel chinois, en 1943, entre un Nakajima Ki.43 « Oscar » du 25e *Sentaï* et un P-38 Lightning.
(peinture de Lionel Labeyrie)

LES « AIGLES SAUVAGES »
DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

Huitième partie, par Bernard Baëza (profils de Thierry Dekker)

Un Ki.43-II du 64e *Hikô-Sentaï* dans le ciel de Birmanie. Il s'agit là d'un vol d'entraînement, la photo étant prise depuis le bombardier sur lequel le chasseur qui dégage sur la droite vient d'effectuer une passe de tir fictive.
(coll. 64 Kaï)

BIRMANIE

Après quelques missions de familiarisation sur Ki.43-II, le 64e *Sentaï* repartit au combat dans le ciel birman le 10 février 1943 et constata immédiatement que la situation se compliquait... Deux jours plus tard, à l'occasion d'un « Sweep » sur Maungdaw, les Hayabusa furent surpris et bousculés par six Hurricane Mk.II et deux Mohawk Mk.IV et le premier à tomber fut le *Sentaïchô* en personne, le Cdt Masami Yagi, tué d'une balle en pleine tête. Le 13 février, quatre victoires sur des Hurricane du No 261 Sqn de la RAF furent revendiquées [1] pour la mort de deux pilotes dont l'un était le Cne Jiro Seki, un nouvel arrivant qui venait de prendre la tête du *Chûtaî* n° 2. Trois autres victoires sur des Hurricane du No 135 Sqn vinrent gonfler le tableau de chasse du groupe le 20, mais le 25, une escorte de bombardiers sur Digboï vit tomber le Cdt Takeyo Akera, le deuxième *Sentaïchô* que le groupe perdait en l'espace de trois semaines... Son vainqueur était un pilote de P-40E du 51st FG.

Le 25 février vit également le retour au front du 50e *Sentaï* ou plus exactement d'un de ses *Chûtaï*, les autres ayant pris du retard dans leur programme de conversion sur Ki.43-II. Le 28 au matin, à l'occasion de son premier engagement, il perdit un pilote

[1] Un seul Hurricane fut en fait abattu.

Sur un terrain birman agrémenté d'alvéoles de protection pour les appareils, des mécaniciens du 64e *Hikô-Sentaï* travaillent à la mise au point d'un vieux Ki.43-I du *Chûtaï* 2 dont on note l'usure du revêtement.
(coll. 64 Kaï)

FIAT CR 42 « Falco »

La légende italienne

Deuxième partie, par Luigino Caliaro (traduction de Christophe Cony et profils de Thierry Dekker)

Les FIAT CR 42 de la 85ª *Squadriglia* du 18° *Gruppo* (3° *Stormo*) à Novi Ligure en juin 1940. Le « 85-7 » (MM4379) au second plan est la monture du ten Giulio Cesare Giuntella, qui revendique 3 victoires en collaboration le 15 juin. On peut noter que les gouvernails n'ont pas encore reçu les nouvelles marques de nationalité, qui ne seront peintes que plusieurs jours après l'entrée en guerre de l'Italie.

La situation le 10 juin 1940

Au début de la guerre en Europe, en septembre 1939, le Falco équipait trois unités de la Regia Aeronautica ; cinq autres disposaient encore de biplans FIAT CR 32 tandis que les monoplans FIAT G 50 et Macchi MC 200 en équipaient une chacun. Le 10 juin 1940, date à laquelle l'Italie entama les hostilités, les CR 42 en service étaient plus de 300, dont 200 opérationnels, ce qui représentait 40% de toute la chasse italienne. Les formations transformées sur le « Faucon » (Falco) au sein de la 1ª *Squadra Aerea* étaient le 53° *Stormo* basé dans la région de Turin, qui avait reçu ses premiers exemplaires en mai 1939 et se composait du 150° *Gruppo* (363ª, 364ª et 365ª *squadriglie*) ainsi que du 151° *Gruppo* ; le 3° *Stormo*, basé à Novi Ligure (Alessandria) en Ligurie, qui comprenait les 83ª, 85ª et 95ª *squadriglie* du 18° *Gruppo* de même que le 23° *Gruppo* basé à Cervere, près de Coni (Cuneo). Le 1° *Stormo*, une unité à l'équipement mixte (CR 32 et CR 42), dépendait de la 2ª *Squadra Aerea* ; il était déployé en Sicile, à Trapani pour son 157° *Gruppo*. La dernière formation stationnée en Italie avec des Falco était le 9° *Gruppo* du 4° *Stormo* comprenant les 73ª, 96ª et 97ª *squadriglie* ; basé à Gorizia, il protégeait la frontière avec la Yougoslavie.

Le FIAT CR 42 équipait également beaucoup d'autres unités outremer, comme le 8° et 10° *Gruppo* du 4° *Stormo* à Tobrouk ainsi que le 13° *Gruppo* du 2° *Stormo* à Castelbenito. Ce dernier groupe opérait cependant avec un équipement mixte, tous ses vieux CR 32 n'ayant pas encore été remplacés. En Afrique orientale italienne, colonie constituée par la fusion des territoires de l'Éthiopie avec la Somalie italienne et l'Érythrée, le Falco formait l'équipement des 412ª, 413ª et 414ª *Squadriglie*.

FIAT CR 42 « 85-7 » (MM4379) du ten Giulio Cesare Giuntella, 85ª *Squadriglia* du 18° *Gruppo* (3° *Stormo*), Novi Ligure 1re quinzaine de juin 1940.
Giuntella terminera la guerre avec 4 victoires confirmées, ayant ajouté à son palmarès un B-17 le 18 janvier 1943.

GEORGES GALLEY,
ou la réalisation d'un rêve

Première partie, par Emmanuel Corris

Départ en mission de Georges Galley à bord d'un T-33 de l'école de chasse de Meknès pour un vol de patrouille durant l'année 1954.

Georges Galley a vu le jour à Paris le 1er septembre 1929, mais à 18 mois sa famille est venue à Seloncourt, petite commune du Doubs, à une portée de nautiques du terrain d'aviation de Montbéliard. Dans ce fief Peugeot, l'aéronautique a vu également quelques exploits avec les vols d'Étienne Oehmichen dans le domaine de l'hélicoptère. Issu d'un milieu modeste, sa prime enfance s'est trouvée bercée par les exploits de l'Aéropostale et de ses héros. S'il y a une date dont il se souvient, c'est le 7 décembre 1936 avec la tragique disparition de Jean Mermoz dans l'Atlantique Sud, les messages contradictoires et la triste vérité… Comme beaucoup de jeunes de l'époque, voler est devenu pour lui un rêve à réaliser, un but à atteindre.

Les débuts en France…

Sa première tentative pour devenir pilote se heurte au fait que dans l'immédiat d'après-guerre, les pilotes sont autant en surplus que les avions ! C'est ainsi qu'ayant demandé l'aviation, il effectue son service militaire dans le 1er régiment de tirailleurs algériens en Afrique du Nord. Mais bien vite vient la Guerre Froide avec le début des années 50. Les besoins en pilotes entraînent la France à utiliser les structures américaines et canadiennes pour répondre à la demande. Quand « Jo » découvre sur les murs de la capitale cette affiche de recrutement pour l'Armée de l'Air, c'est le signe du destin.

Une partie de la flotte du centre de la SALS de Challes-les-Eaux en mai 1952. Le F-BFZJ est aujourd'hui préservé dans le hangar 3 du *Museo del aire* de Madrid Cuatro Vientos et le F-BAAF est quant à lui le G-BHYI, transformé en un Stampe SV-4A qui devrait retrouver le ciel après une profonde restauration. Le F-BACA, lui, a été réformé le 20 septembre 1961.

Le Maillet 20 n° 2 photographié dans sa configuration initiale par Jean Mauban, sur le terrain de Vichy-Rhue. Son capot-moteur n'a pas encore été rallongé.
(photo J. Mauban)

Les avions Maillet

Troisième partie, par Philippe Ricco
(plans de Joël Mesnard et profils de Yann Le Gal – suite d'AVIONS 222 et 223)

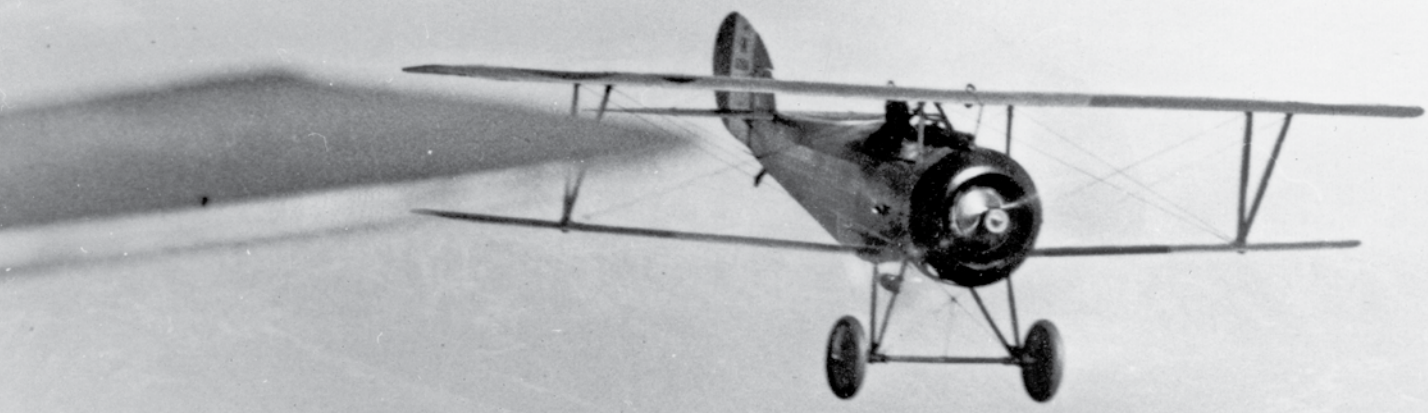
Les derniers exploits des Maillet 20

Après son accident en octobre 1935, le Maillet 20 n° 2 subit un chantier dont il ne sortit semble-t-il que début 1936. Son moteur fut changé pour un Régnier 6B-01, nécessitant d'allonger légèrement le capotage. Ce fut sans doute à cette occasion que son poste de pilotage fut modifié. En effet, les photos des meetings aériens auxquels il participa durant l'été 1936 montrent que le poste arrière avait été surélevé, élargi en forme de goutte d'eau et mieux vitré, pour améliorer la visibilité du pilote. C'est Charles Strube qui, l'ayant piloté à plusieurs occasions, avait demandé cette modification. L'appareil reçut officiellement un nouveau CdN sous le même n° 4196 le 29 avril 1936, au nom de la SFCA, toujours sous l'immatriculation F-AODA. Il totalisait alors 49 heures de vol.

Vue de détail du poste de pilotage du Maillet 20 n° 2, très étroit pour enserrer la tête du pilote, avec une grande verrière aplatie au maximum pour enfermer le passager à l'avant.
(photo J. Mauban)

Les deux premiers Maillet 20 renouvelèrent leur inscription à l'édition 1936 de la course des 24 heures d'Angers, parmi cinquante autres concurrents. Cette fois-ci, la compétition était classée en trois catégories selon la cylindrée des moteurs : 2 litres, 4 litres et 8 litres. Les deux Maillet furent inscrits dans la plus grosse catégorie, celles des moteurs pouvant aller jusqu'à 8 litres de cylindrée. Cette dernière alignait dix concurrents, dont huit Caudron-Renault de divers modèles (Rafale, Simoun et Aiglon) face aux deux Maillet pilotés par de Saint-Anne pour l'un et Claire Roman pour l'autre. La course se déroula le dimanche 5 juillet 1936. Malheureusement, en cette période de grèves du Front Populaire, la météo défavorable empêcha la plupart des concurrents d'atteindre le terrain d'Avrillé à temps pour la course. Seuls 19 des 52 concurrents purent prendre le départ. Du coup, les commissaires prirent la décision d'annuler l'épreuve et de la remplacer par une course réduite à six heures, dont le départ fut donné à midi. Les deux Maillet qui n'avaient pu rejoindre le terrain furent forfaits et ce fut Maurice Arnoux qui l'emporta dans la catégorie des 8 litres.

LES ESCADRILLES FRANÇAISES SUR LE FRONT DE VÉNÉTIE (1917-1918)



Quatrième partie, par Luigino Caliaro et Roberto Gentilli, avec la participation de Christophe Cony (traduction de Lucien Morareau et profil de David Méchin)

Photographié depuis l'AR qu'il escorte, un Nieuport XXVII de la N 82 en vol sur le front des Alpes au cours de l'hiver 1917-1918.
(coll. SHD-Air)

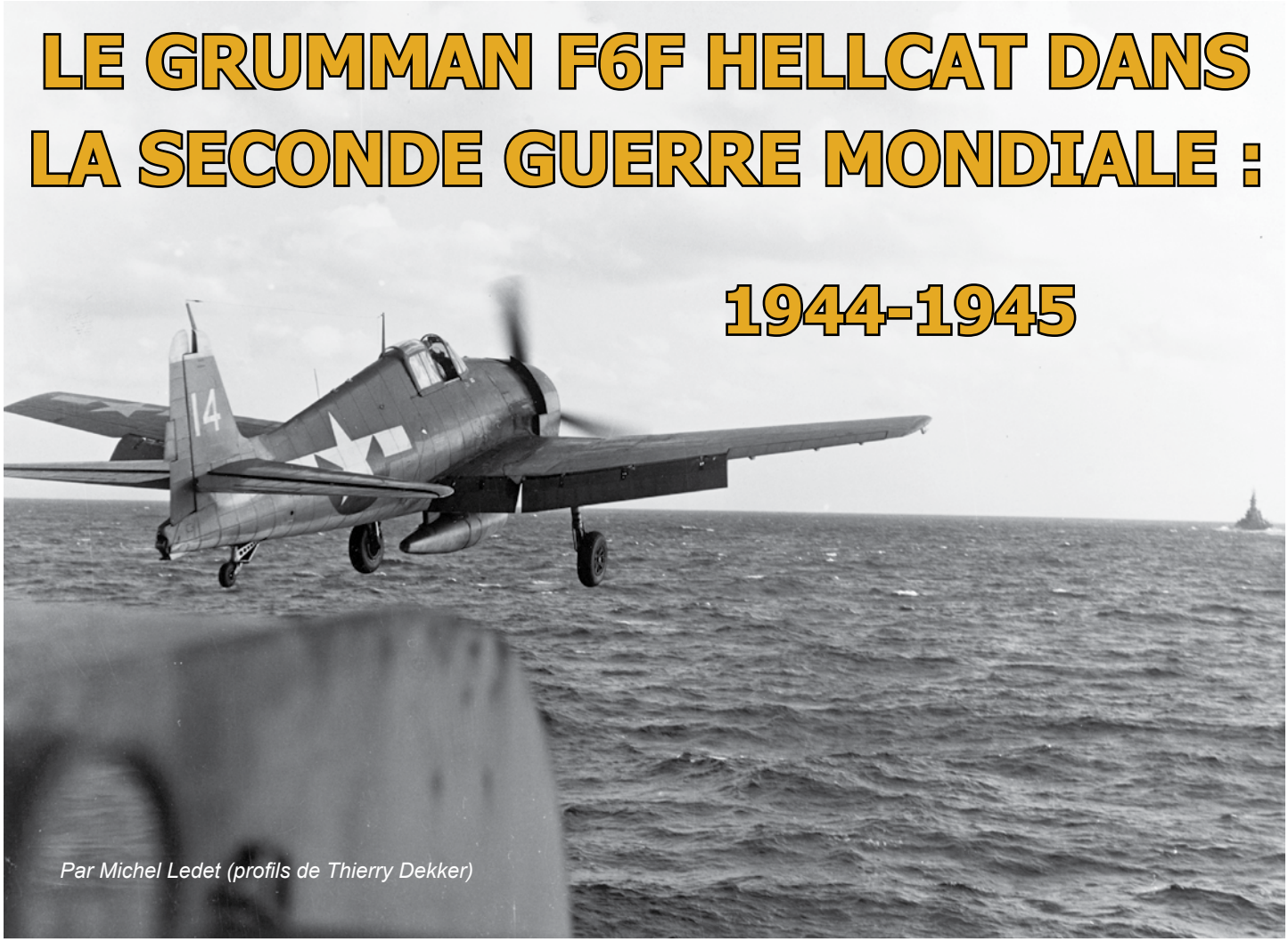
Décembre 1917

Le 2 décembre, une réunion se tient au Commandement suprême à Padoue, avec pour but de coordonner l'utilisation des détachements aériens français et britanniques. Les participants sont, pour l'Italie, le colonel Moizo (chef du bureau du service aéronautique), le colonel Prandoni (commandant de l'aéronautique de la IVe Armée) et le lieutenant-colonel Alberti Novellis di Coarazze ; pour la France les commandants Houdemon et de Miribel ainsi que le capitaine Calvel ; pour la Grande Bretagne enfin, le *Brigadier-General* Tom Webb-Bowen (commandant de la 7e *Brigade* du Royal Flying Corps). Au cours de cette réunion, il est décidé que chaque force aérienne servira les unités terrestres auxquelles elles ont été affectées, mais avec la possibilité de mettre à disposition ses aéronefs dans le cas d'éventuelles opérations combinées. Des dispositions concernant les communications terrestres entre aérodromes ainsi que l'utilisation de la radiotélégraphie sont également prises, en tenant compte de la plus grande puissance des émetteurs français. Dans le procès-verbal de cette réunion est mentionné le déploiement de toutes les unités aériennes sur le front à la date du 2 décembre, qui montre l'extrême faiblesse des forces italiennes (23 escadrilles) et l'importance de l'apport allié (15 escadrilles dont 10 françaises et 5 britanniques). Quatre jours plus tard a lieu à Paris une conférence aéronautique interalliée. L'Italie y réitère sa demande de groupes de chasse français mais celle-ci est de nouveau refusée. Par contre, la France accepte de lui livrer un nombre important d'appareils de chasse [12].

[12] Au total 100 Nieuport 120 HP (Nie XXVII) avec moteurs, 50 cellules de Hanriot HD.1 sans moteurs, 50 Spad 180 HP (Spad VII) reconditionnés sans moteurs et 6 avec, 95 Spad 200 HP (Spad XIII) neufs dont 20 avec moteur. En échange, l'Italie cède à la France 40 bombardiers bimoteurs Caproni.

Un aviateur de la Sop 206 bien emmitouflé pose à côté d'un Sopwith 1 A2 de l'escadrille à Castello di Godego.
(coll. Luigino Caliaro)

LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE : 1944-1945

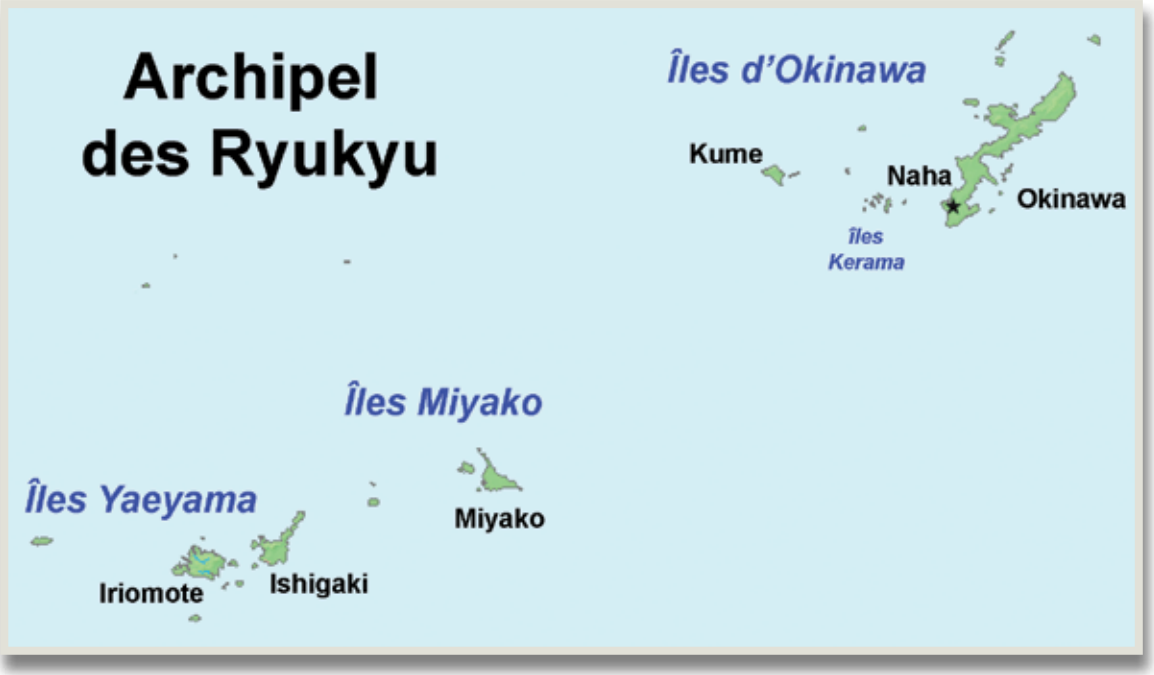


Par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

Le 10 octobre 1944, un Hellcat du VF-44 quitte le pont du porte-avions *Langley* ; il va se diriger vers les Ryukyu…

Octobre 1944 : le mois décisif

Les évènements qui se sont déroulés durant le mois d'octobre 1944 ont été décisifs dans l'évolution de la guerre dans le Pacifique. La Marine Impériale a subi une ultime défaite lors de ce qui a été plus tard baptisée la Bataille de Leyte et qui a compris en réalité plusieurs combats navals et aéronavals. Les pertes subies par les Japonais ont été si élevées que plus jamais la Marine Impériale n'a été capable d'affronter l'U.S. Navy. Mais avant cela, la TF 38 a dû détruire les possibilités pour l'aviation japonaise de se renforcer, en attaquant ses bases à Okinawa puis à Formose ainsi que le trafic maritime.



Carte des îles Ryukyu.

LES *FERNAUFKLÄRER* SUR LA FRANCE PENDANT LA « DRÔLE DE GUERRE »

Deuxième partie, par Pierre Brouez

Le mauvais temps cloue les avions au sol au début de l'hiver 1939-1940. Sur un aérodrome, un détachement va déneiger la piste pour permettre aux Do 17 P de décoller.

Décembre 1939

Le **3 décembre**, un He 111 de la 3.(F)/122 s'écrase à Arienheller pour une cause inconnue, ses quatre occupants étant tués.

Le **6 décembre**, la 1.(F)/122 connaît à nouveau une double perte mais ici bien plus grave que le 23 novembre. Un He 111 s'écrase peu après avoir décollé d'Ütersen tandis qu'un autre Heinkel tombe en mer au large de Borkum. Dans les deux cas, les équipages sont tués.

Le **7 décembre**, une patrouille légère de Morane 406 du GC III/7 intercepte un bimoteur allemand de reconnaissance mais les armes gelées ne permettent pas de tirer et les Français, impuissants, doivent laisser l'intrus s'échapper.

Le **15 décembre**, un He 111 de la 3.(F)/122 s'écrase à Loddenheide. L'équipage a cette fois le temps d'évacuer l'épave en flammes.

Le **21 décembre**, revenant d'un vol de reconnaissance, un He 111 de la 3.(F)/121 s'écrase à Spöck, près de Karlsruhe. Deux aviateurs sont tués, un troisième étant grièvement blessé.

Le **23 décembre**, un He 111 de la 4.(F)/122 revient à sa base après un survol du nord-est de la France lorsque l'alimentation en oxygène du masque de l'observateur, le Lt. F. Jordan, tombe en panne alors que le bimoteur volait à 8200 m. Malgré les efforts du pilote pour perdre au plus vite de l'altitude, le jeune aviateur décèdera en plein ciel.

Le 23 décembre 1939, un équipage de la 4.(F)/122 embarque dans son He 111 pour mener une mission sur la France.

Parmi les aviateurs, le Lt. Jordan. Ce doit être la dernière photo de cet observateur qui mourra au cours de ce vol, victime d'une panne d'alimentation en oxygène.

L'AVIATION MILITAIRE FINLANDAISE :

100 ANS DE SERVICE SANS INTERRUPTION

Par Jan Bedrich

En service depuis maintenant plus de 20 ans, les F-18 Hornet finlandais devront bientôt céder la place.
(*Ilmavoimat*)

L'année 1918 représente pour les forces finlandaises un moment très important car correspondant au centenaire de la naissance de leur force aérienne militaire. Pour la Finlande c'est en effet en 1918, précisément en mars, qu'est née la *suomen-ilmavoimat*. Cette force aérienne a été opérationnelle sans interruption depuis lors, avec plusieurs conflits contre des forces très supérieures avant de devenir une force moderne et bien équipée.

Les origines

De 1809 jusqu'à la révolution bolchévique d'octobre 1917, le territoire finlandais fut partie intégrante de l'empire russe. Profitant des désordres engendrés par la guerre et la révolution russe, la Finlande déclara son indépendance le 6 décembre 1917. Une guerre civile éclata entre les forces gouvernementales « blanches », dirigées par le général baron Carl Gustaf von Mannerheim, et les gardes rouges bolchéviques soutenus par la jeune URSS qui espérait ainsi remettre la main sur la Finlande. La victoire des Blancs à Vyborg, le 30 avril 1918, marqua la fin de ce conflit mais c'est au cours de cette guerre que naquit l'aviation militaire finlandaise. En effet, Mannerheim craignait des opérations aériennes de la part des Rouges et il chercha à se procurer des appareils dans des pays sympathisants. Officiellement neutre, la Suède ne pouvait envoyer ni hommes ni matériels mais elle facilita les initiatives privées. Le premier avion acheté fut un NAB type 9 Albatros dont le convoyage fut interrompu suite à une panne de moteur. C'est finalement un Thulin type D, version suédoise sous licence du parasol Morane-Saulnier type L, qui arriva à Vaasa le 6 mars 1918, ce jour devenant la date officielle de la création de la force aérienne finlandaise.

Le comte von Rosen devant son Thulin D, premier avion de la force finlandaise, au printemps 1918.
(toutes les photos : SA-Kuva, sauf autre mention)

L'avion fut offert et livré par Carl Gustaf Bloomfield Eric von Rosen, un aristocrate suédois. Von Rosen avait pour emblème un svastika dextrogyre bleu, symbole runique de chance chez les Vikings, peint

INFO-LOISIRS

Par Michel Ledet, Christophe Cony et Stéphane Nicolaou

RENARD R-31

Maquette Azur-FFROM en injecté au 1/72e

Le Renard R-31 fut le seul appareil de conception et de construction belge à connaître les combats en mai 1940. Seules quelques maquettes en résine avaient été produites jusqu'alors et on ne peut donc que saluer l'arrivée de celle-ci, en plastique injecté, sur le marché. Si la documentation sur cet appareil n'est pas abondante, elle est malgré tout suffisante (voir le site Lela Presse pour les publications du Fonds A. Renard) pour affirmer que le fabricant a bien reproduit formes et dimensions de ce sympathique monoplan à aile parasol. Les pièces ne sont guère nombreuses, l'avion étant de construction relativement simple ; elles sont moulées dans un plastique gris clair et les détails de surface sont bien reproduits. L'intérieur est correctement détaillé à cette échelle. Le montage est aisé. La planche de décalcomanies propose trois décorations : un avion-école arborant le pingouin, le « N9 » des Sioux Bleus (avion du Cne Paul-Henry de la Lindi, cdt l'escadrille) et le « N12 » des Sioux Rouges. Félicitons la marque pour son originalité constante ; elle est certainement la dernière marque française de modèles réduits à le faire !

CASA C-212-100/300

Maquette Azur-FRROM en injecté au 1/72e

Développé et construit pour remplacer les DC-3, DC-4 et autres Ju 52 dans l'armée de l'air espagnole, le CASA C-212 fut largement mis en service dans le monde. La France acquit 4 exemplaires de ce petit avion de transport qui furent mis en service par le CEV. Les pièces sont bien plus abondantes que pour la maquette précédente ; les détails de surface sont finement reproduits. L'intérieur de la soute aurait peut-être mérité un peu plus d'attention mais si vous décidez de laisser les ouvertures fermées, aucun problème. L'assemblage ne semble poser aucun problème (essai à sec pour les plus grosses parties). La planche de décalcomanies propose quatre décorations, dont deux pour des avions du CEV et deux autres pour des appareils de compagnies privées. Jolie maquette en perspective, là encore un sujet original !

MITSUBISHI C5M2

Maquette FineMolds en injecté au 1/48e

Dire qu'il y a longtemps que nous attendions cette maquette n'est pas exagéré et il s'agit bien là d'une première. Que FineMolds se soit chargée de la « mission » ne peut que nous ravir tant le sérieux de cette marque est avéré. Après avoir mis les pièces principales sur plan, on constate que les formes et dimensions sont finement restituées. La finesse du moulage est impressionnante et les détails nombreux, malgré la forme simple de l'appareil. L'intérieur est complet, comprenant également la structure du fuselage. Aucun mal pour l'assemblage des pièces principales, ce qui augure bien du montage. Le moteur est lui aussi bien détaillé. Côté déco, c'est plutôt sobre, avec un camouflage unique et uniforme mais trois avions différents, soit deux du *Tainan Kokutaï* et un du 3e *Kokutaï*. Merci à FineMolds d'avoir rompu la morosité (momentanée ?) du marché concernant les avions japonais de cette époque.

DEWOITINE D.510

Maquette Dora Wings en injecté au 1/48e

Fabricant ukrainien, Dora Wings nous propose une reproduction du chasseur français Dewoitine D.510 mais dans une boîte assez étrangement consacrée à une machine espagnole ! Nous venons de recevoir cette maquette dont les formes et dimensions s'avèrent assez bonnes dans l'ensemble. Pour un kit en « short run », le moulage est très joli ; quelques pièces en résine et une jolie planche de pièces en photo-découpe complètent la boîte. Il ne manque que la gravure des rivets, assez visible à cette échelle. L'intérieur du cockpit est correctement détaillé. Des pièces sont fournies pour les D.501 et D.510 ; il est donc probable que le fabricant prévoie d'autres boîtes avec, nous l'espérons, des décorations françaises en abondance et les trois versions. Le temps nous a manqué pour analyser plus précisément cette maquette mais son arrivée sur le marché est déjà un point très positif. Il est possible de choisir entre trois avions espagnols et un japonais grâce à la planche de décalcomanies.

Calendrier 2019 Cross & Cockade International

Comme chaque année, l'association C&CI vous propose son calendrier au format A4 superbement illustré d'appareils de la Première Guerre mondiale. Il est vendu 10 livres sur le site de l'association et sert à entretenir la stèle commémorative des aviateurs britanniques tombés en France et Belgique durant la Grande Guerre. Pour tout renseignement : https://www.crossandcockade.com/store/Product.asp?cat=3&id=608

L'AÉRONAUTIQUE MARITIME EN 1918

Les Cahiers de l'ARDHAN n° 33

Par Robert Feuilloy & Lucien Morareau

Ce cinquième cahier clôt la série consacrée à l'aviation navale dans la Grande Guerre. Après avoir admiré la superbe couverture de Daniel Bechennec, les pages du cahier nous permettent de découvrir l'essor de l'aviation maritime en cette fin de guerre mondiale ainsi que la lutte acharnée menée contre les sous-marins ennemis. Le texte, très clair comme pour les précédents numéros, est largement illustré par de belles et rares photographies et de beaux profils couleurs de notre ami Pierre-André Tilley. Un numéro à ne pas manquer ! L'ARDHAN prévoit de rassembler les cahiers consacrés à la Première Guerre mondiale en un livre.

NIEUPORT 17

Analyse détaillée des premières séries

Par Marc Chassard, chez Association FAREWO

J'ai déjà salué dans cette rubrique les précédents petits cahiers de Marc Chassard sur les enduits et couleurs des avions Nieuport en 1916, mais notre ami passe ici à la vitesse supérieure… Ce fascicule de 120 pages analyse en effet toutes les caractéristiques techniques des premiers Nieuport 17 et 17 B (futurs Nieuport 21) des séries 1100 à 1600. Truffé d'informations et de photos inédites, accompagnées de nombreux dessins et d'une bagatelle de 76 profils couleurs aux légendes très complètes, cet ouvrage bilingue franco-anglais m'a ravi ! Un « must » à se procurer d'urgence, d'autant que l'édition est limitée à 100 exemplaires – mais un nouveau tirage est déjà prévu. Contact : farewo83@gmail.com